Bureau de la sécurité des transports du Canada

2013–2014

Rapport sur les plans et les priorités

Wendy A. Tadros
Présidente
Bureau de la sécurité des transports du Canada

Peter Penashue
Président
Conseil privé de la Reine pour le Canada

Canada

Table des matières

Message de la présidente **1**

Section 1 : Survol **3**

1.1 Raison d'être 3
1.2 Responsabilités 3
1.3 Résultat stratégique et architecture d'alignement des programmes 4
1.4 Priorités organisationnelles 5
1.5 Analyse des risques 6
1.6 Sommaire de la planification 8
1.7 Profil des dépenses 9
1.8 Budget des dépenses par crédit voté 10

Section 2 : Analyse des programmes par résultat stratégique **11**

2.1 Résultat stratégique 11
2.2 Enquêtes aéronautiques 12
2.2.1 Points saillants de la planification 13
2.3 Enquêtes ferroviaires 14
2.3.1 Points saillants de la planification 15
2.4 Enquêtes maritimes 16
2.4.1 Points saillants de la planification 17
2.5 Enquêtes de pipeline 18
2.5.1 Points saillants de la planification 19
2.6 Services internes 19
2.6.1 Points saillants de la planification 21

Section 3 : Renseignements supplémentaires **22**

3.1 Principales données financières 22
3.2 États financiers prospectifs 23
3.3 Tableau de renseignements supplémentaires 23

Section 4 : Autre sujet d'intérêt **24**

4.1 Coordonnées du BST 24

Notes de fin de texte **25**

Message de la présidente

Tous les Canadiens et les Canadiennes sont concernés par la sécurité des transports. Les aéronefs nous permettent de voyager d'un bout à l'autre du pays. Les pipelines acheminent le pétrole et le gaz vers les principaux marchés de consommation. Les trains et traversiers nous relient à nos proches, répartis sur l'ensemble du territoire. Nous attendons des transports qu'ils soient sécuritaires, et c'est là que le Bureau de la sécurité des transports du Canada entre en jeu.

Depuis 23 ans, notre mission consiste à comprendre les causes fondamentales des accidents et, chaque fois qu'une leçon en matière de sécurité est tirée, nos experts sollicitent les personnes les mieux placées pour agir. Ce ne sont pourtant pas les défis qui manquent. Dans les secteurs aéronautique, ferroviaire et maritime, les processus réglementaires sont complexes, et le faible engagement de l'industrie continue à freiner les progrès concernant les principaux enjeux, laissant des risques connus de longue date sans réponse.

Pour continuer à promouvoir la sécurité des transports, notre organisme a fait l'objet de nombreux changements — il le *fallait*. En plus d'avoir modernisé les bases de données ferroviaire et de pipeline et renforcé la planification stratégique de nos ressources humaines, nous avons considérablement amélioré l'expérience utilisateur de notre site Web, mis en œuvre une stratégie relative aux médias numériques et attiré davantage l'attention sur chacune des enquêtes menées. En réitérant notre appel à l'action pour les enjeux qui exposent les Canadiens et Canadiennes aux plus grands risques, l'introduction de la Liste de surveillance 2012 a également permis de faire avancer les discussions sur la sécurité et d'accroître l'engagement des intervenants. Et quand bien même nous avons constaté des progrès encourageants — 72 % de nos recommandations en suspens ayant reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » —, nos objectifs pour la suite restent plus ambitieux que jamais. Il s'agira, autrement dit, de porter un regard concret sur les raisons qui nous conduisent à exercer nos activités, puis de trouver des moyens innovants de réaliser celles-ci d'une manière encore plus efficace. À l'heure de la nouvelle réalité des contraintes budgétaires, cette nécessité se révèle plus vraie que jamais.

Au cours de l'année prochaine, nous mettrons l'accent sur le franchissement de ces obstacles par l'optimisation de nos activités, l'amélioration de la gestion de l'information, l'adoption de nouveaux moyens de faire le suivi des communications de sécurité et la mise en œuvre d'un cadre de communication organisationnel. Nous continuerons à utiliser les nouvelles technologies pour sensibiliser les Canadiens et les Canadiennes, le gouvernement et l'industrie, afin de veiller à ce que nos messages en matière de sécurité soient non seulement entendus, mais également bien compris.

En combinant une expérience solide avec une approche avant-gardiste, le Bureau de la sécurité des transports du Canada se tient prêt à embrasser un avenir empreint de changements. Dans le cadre de notre engagement indéfectible à promouvoir la sécurité des transports, nous insisterons autant qu'il le faudra pour que les améliorations qui doivent être apportées soient mises en œuvre afin d'assurer la sécurité de tous les

Canadiens et Canadiennes, que ce soit sur nos voies navigables, le long de nos pipelines ou de nos chemins de fer ou dans notre espace aérien.

Section 1 : Survol

1.1 Raison d'être

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 par l'entremise d'une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*). Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu.

Le seul objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau s'acquitte de sa mission en procédant à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport choisis. Dans ses enquêtes, le BST vise à dégager les causes et les facteurs contributifs des événements ainsi qu'à constater les manquements à la sécurité mis en évidence par de tels événements. Le BST formule ensuite des recommandations visant à améliorer la sécurité et à réduire ou à éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement.

La compétence du BST s'étend à tous les événements[1] qui surviennent dans le réseau de transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline sous réglementation fédérale et qui se produisent au Canada et dans son espace aérien. Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes menées à l'étranger sur des accidents de transport mettant en cause des aéronefs, des navires ou du matériel roulant de chemin de fer immatriculés ou construits au Canada, ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le BST s'acquitte de certaines obligations du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

1.2 Responsabilités

Le BST est un organisme d'enquête indépendant dont le seul but est de promouvoir la sécurité des transports. Depuis sa mise sur pied en 1990, le BST a mené des milliers d'enquêtes touchant les divers modes de transport dont il est responsable.

Le BST est l'un des nombreux organismes canadiens et étrangers qui s'efforcent d'améliorer la sécurité des transports au Canada et ailleurs dans le monde. Étant donné que le BST n'a aucun pouvoir officiel lui permettant d'établir des règlements, d'imposer des mesures ou de les faire respecter, il ne peut pas atteindre son résultat stratégique sans la collaboration des autres organismes. Bien que le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères fédéraux du secteur des transports, le Bureau doit présenter des constatations et formuler des recommandations de façon à inciter les autres

[1] Un événement de transport est un accident ou un incident lié à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant de chemin de fer ou d'un pipeline. Il comprend également les dangers susceptibles, de l'avis du Bureau, de provoquer un accident ou un incident si des mesures ne sont pas prises pour corriger la situation.

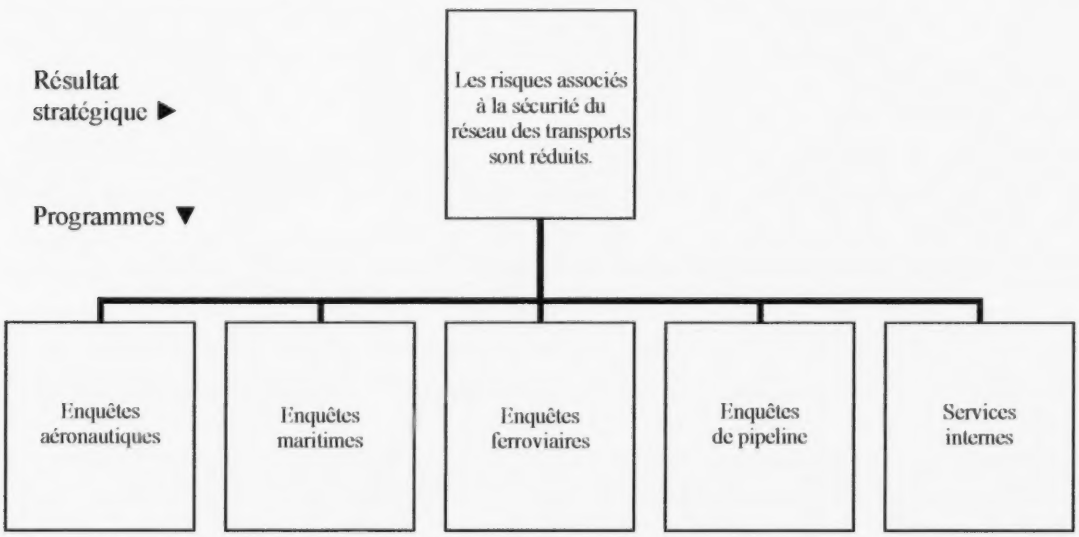
organismes à agir. Sa réussite passe par un dialogue continu, une communication de l'information et une coordination stratégique avec d'autres organismes, notamment Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne. Le BST doit aussi encourager l'industrie et les organismes de réglementation étrangers de participer à ce même genre d'activités. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront les « agents de changement » de prendre les mesures nécessaires en vue de combler les lacunes relevées sur le plan de la sécurité.

Comme il est un des chefs de file mondiaux dans son domaine, le BST fait part régulièrement de ses techniques, de ses méthodes et de ses outils d'enquête à d'autres organismes de sécurité étrangers en les invitant à participer à des programmes de formation internes dans les domaines de la méthodologie d'enquête ainsi que des facteurs humains et organisationnels. En vertu d'accords internationaux, le BST prête également main-forte aux enquêtes de bureaux de la sécurité étrangers, comme pour le décodage et l'analyse des données des enregistreurs de bord ou la supervision du démontage des moteurs. Le BST partage également des données et des rapports avec des organismes partenaires, en plus de participer à des groupes de travail et des études sur le plan international visant à promouvoir la sécurité des transports.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le processus de déroulement des enquêtes du BST ou sur les liens entre le BST et les autres organisations fédérales, consultez son site Web[i].

1.3 Résultat stratégique et architecture d'alignement des programmes

Le graphique ci-dessous illustre le cadre d'alignement des programmes du BST dont la mise en œuvre contribue à l'atteinte du résultat stratégique de l'organisation.



1.4 Priorités organisationnelles

Le Plan stratégique du BST[ii] met en évidence les quatre objectifs stratégiques et priorités connexes déterminés par la haute gestion pour 2011–2012 à 2015–2016, et ce, dans le but d'atteindre son résultat stratégique. Ce plan fournit le cadre qui guide l'examen de l'environnement du BST et détermine les investissements et activités pour l'exercice en cours.

Objectif stratégique n° 1 : *Répondre*		
Priorité	**Type**[2]	**Programmes**
État de préparation organisationnelle renforcé	Permanente	▸ Enquêtes aéronautiques ▸ Enquêtes maritimes ▸ Enquêtes ferroviaires ▸ Enquêtes de pipeline
Description		
Le BST continuera de mettre l'accent sur la gestion stratégique des ressources humaines en investissant dans la formation et le perfectionnement de ses employés. En particulier, l'actualisation du programme de formation sur les enquêtes sur les accidents, des manuels d'enquête et de la *Politique de classification des événements* continuera en 2013–2014.		

Objectif stratégique n° 2 : *Gérer*		
Priorité	**Type**[2]	**Programmes**
Gestion de l'information et des données améliorée	Permanente	▸ Enquêtes aéronautiques ▸ Enquêtes maritimes ▸ Enquêtes ferroviaires ▸ Enquêtes de pipeline
Description		
Le BST continuera d'améliorer ses processus et ses outils de gestion de l'information en : ▸ terminant l'identification officielle de ses ressources d'information qui présentent une valeur opérationnelle et, par conséquent, mettant en œuvre des changements à ses politiques et pratiques en gestion de l'information; ▸ terminant la modernisation de la base de données qui gère l'information sur les événements maritimes et en entamant la modernisation de la base de données sur les événements aéronautiques; ▸ mettant en œuvre un outil multimodal de suivi des communications de sécurité afin de surveiller les enjeux de sécurité; ▸ explorant des moyens de partager à plus grande échelle l'information sur la sécurité avec les intervenants.		

[2] Le type est défini comme suit : priorité **permanente** — établie au moins trois exercices avant l'exercice visé dans le Rapport sur les plans et les priorités.

Objectif stratégique n° 3 : *Communiquer*		
Priorité	**Type**[3]	**Programmes**
Meilleure connaissance du BST	Déjà établie	▸ Enquêtes aéronautiques ▸ Enquêtes maritimes ▸ Enquêtes ferroviaires ▸ Enquêtes de pipeline
Description		
Le BST mettra en oeuvre son cadre de communications organisationnel. Il misera également sur les nouvelles technologies pour élargir ses activités de communication et de sensibilisation dans le but d'accroître la connaissance de ses produits et services.		

Objectif stratégique n° 4 : *Promouvoir*		
Priorité	**Type**[3]	**Programmes**
Augmentation de l'efficacité des produits et des services du BST	Déjà établie	▸ Enquêtes aéronautiques ▸ Enquêtes maritimes ▸ Enquêtes ferroviaires ▸ Enquêtes de pipeline
Description		
Le BST tentera d'accroître l'intérêt des intervenants envers les recommandations et autres communications de sécurité en attirant l'attention sur les enjeux par des produits de communication sans cesse améliorés et des activités de sensibilisation plus étendues.		

1.5 Analyse des risques

Les activités du BST s'inscrivent dans le cadre du très vaste et très complexe réseau de transport du Canada et de l'étranger. Voici les risques stratégiques relevés pour 2013–2014. Chaque risque représente une menace potentielle à la réalisation des objectifs stratégiques de l'organisme.

Protection, conservation et extraction de l'information

Le travail du BST dépend fondamentalement de la collecte, de la conservation, de la gestion et de l'analyse de l'information sur les événements. Par conséquent, le BST doit s'assurer que cette information est à jour, conservée adéquatement et facilement accessible aux employés. Le BST possède un système de gestion des enquêtes établi, ainsi qu'une application de base de données pour chaque mode de transport au sein desquelles l'information en lien avec les événements et les enquêtes est recueillie et gérée. Le BST doit continuer d'améliorer les processus, outils et technologies qui soutiennent la gestion de ses ressources d'information afin d'atténuer le risque de perte de l'information de grande importance et des connaissances de l'organisme.

[3] Le type est défini comme suit : priorité **déjà établie** — établie au cours du premier ou du deuxième exercice précédant l'exercice visé dans le rapport.

Protection de l'information sur les enquêtes

Ces dernières années, la pression s'est accrue pour que le BST divulgue des renseignements privilégiés tels que les enregistrements de bord et transcriptions des conversations, ainsi que les déclarations des témoins. La *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* exige que ces renseignements soient protégés; cependant, cette protection peut être contestée en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* ou par une action en justice. Le fait que des renseignements privilégiés seront accessibles au public ou lors d'une action en justice pourrait avoir des conséquences sur la bonne volonté des témoins à partager de l'information avec le BST et, par conséquent, pourrait compromettre l'efficacité de ses activités. Afin d'atténuer ce risque, la position du BST de limiter l'accès aux renseignements privilégiés est en tout temps maintenue et défendue lorsqu'on la met en question.

Recrutement, perfectionnement et conservation d'un effectif bien informé

Le succès du BST et sa crédibilité dépendent en grande partie de l'expertise, du professionnalisme et de la compétence de ses employés. Certains postes clés au sein du BST sont « uniques », ce qui signifie qu'une seule personne est responsable d'une tâche ou d'une fonction particulière, avec peu de possibilités de remplacement. De plus, certains de ces postes clés exigent également de solides compétences techniques et en gestion. Compte tenu de la baisse continue de l'effectif en raison des départs à la retraite, la perte d'expertise et des connaissances pourrait constituer un risque important d'entrave au succès du BST. Dans le but d'atténuer ce risque, le BST accroît ses efforts visant à conserver sa base de connaissances et son expertise technique par un recrutement, une formation et un perfectionnement efficaces.

Ressources financières

Des réductions progressives du budget du BST seront entièrement mises en œuvre d'ici la fin de l'exercice 2014–2015. Le BST prévoit être en mesure de réduire ses dépenses prévues sans que le nombre ou la rapidité des enquêtes n'en fassent les frais. La flexibilité du budget du BST pour faire face aux changements imprévus dans son environnement opérationnel a toutefois été substantiellement réduite par la réduction du financement.

1.6 Sommaire de la planification

Total des dépenses et des équivalents temps pleins (ETP) prévus

Les deux tableaux ci-dessous fournissent des renseignements sur le total des dépenses et des équivalents temps pleins (ETP) prévus pour les trois prochains exercices.

Ressources financières (en milliers de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013–2014	Dépenses prévues 2013–2014	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016
29 568	30 168	29 598	29 598

Ressources humaines (en ETP)

2013–2014	2014–2015	2015–2016
227	225	225

Tableau récapitulatif de la planification, à l'exclusion des services internes (en milliers de dollars)

Résultat stratégique						
Les risques associés à la sécurité du réseau des transports sont réduits.						
Alignement avec le résultat du gouvernement du Canada						
Un Canada sécuritaire et sécurisé[iii]						
Programme	**Dépenses réelles 2010–2011**	**Dépenses réelles 2011–2012**	**Dépenses projetées 2012–2013**	**Dépenses prévues**		
				2013–2014	**2014–2015**	**2015–2016**
Enquêtes aéronautiques	14 311	14 442	14 051	13 334	13 075	13 075
Enquêtes ferroviaires	4 598	5 106	5 049	4 894	4 809	4 809
Enquêtes maritimes	4 474	4 620	4 910	4 915	4 823	4 823
Enquêtes de pipeline	489	525	473	446	438	438
Total partiel	23 872	24 693	24 483	23 589	23 145	23 145

Tableau récapitulatif de la planification des services internes (en milliers de dollars)

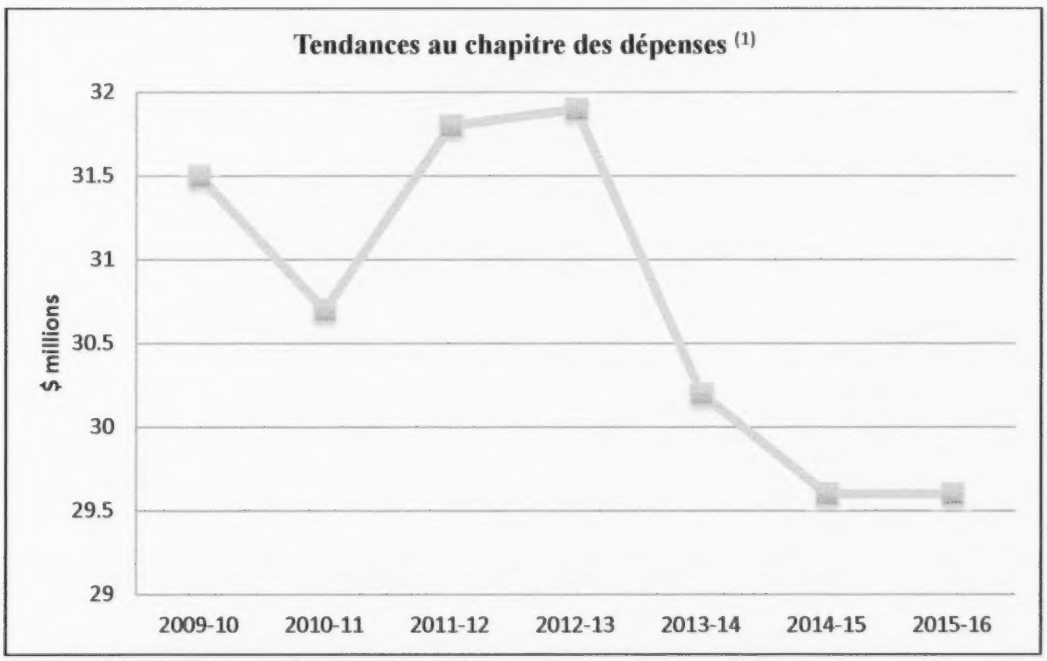
Programme	Dépenses réelles 2010–2011	Dépenses réelles 2011–2012	Dépenses projetées 2012–2013	Dépenses prévues		
				2013–2014	2014–2015	2015–2016
Services internes	6 826	7 101	7 460	6 579	6 453	6 453
Total partiel	6 826	7 101	7 460	6 579	6 453	6 453

Total du sommaire de la planification (en milliers de dollars)

Programmes du résultat stratégique et services internes	Dépenses réelles 2010–2011	Dépenses réelles 2011–2012	Dépenses projetées 2012–2013	Dépenses prévues		
				2013–2014	2014–2015	2015–2016
Total	30 698	31 794	31 943	30 168	29 598	29 598

1.7 Profil des dépenses

Le graphique ci-dessous montre les tendances au chapitre des dépenses du BST entre 2009–2010 et 2015–2016.



(1) Les coûts des services reçus à titre gracieux ne sont pas inclus dans le total des dépenses.

Pour les exercices 2009–2010 à 2011–2012, les montants des dépenses présentés dans le tableau constituent des résultats réels tels qu'ils figurent dans les Comptes publics du Canada. Les dépenses pour l'exercice 2010–2011 étaient inférieures aux exercices précédents essentiellement en raison de la réduction des dépenses salariales et des dépenses connexes due à un roulement de personnel et à une baisse prévue des dépenses discrétionnaires en réaction aux mesures de restriction.

La prévision des dépenses pour l'exercice 2012–2013 est de 31,9 millions de dollars. Cette évaluation est fondée sur le total des autorisations disponibles moins une non-utilisation de fonds estimée de 0,2 million de dollars. Les autorisations disponibles comprennent les réductions annoncées de 1,3 million de dollars d'ici 2014–2015. Ces réductions permanentes sont reflétées dans les dépenses prévues de 2012–2013 et par la suite.

Les dépenses prévues présentées pour 2013–2014 comprennent le financement que l'on prévoit recevoir par l'intermédiaire du Budget principal des dépenses, plus un report estimé des fonds inutilisés de 2012–2013 de 0,2 million de dollars ainsi qu'un montant prévu de 0,4 million de dollars pour les indemnités provisoires. Les dépenses prévues ne comprennent pas les augmentations du financement que l'on prévoit recevoir par l'intermédiaire du Budget supplémentaire des dépenses pour des conventions collectives ou d'autres transferts du Conseil du Trésor qui ne peuvent pas être estimés en ce moment.

Les dépenses prévues présentées pour 2014–2015 et 2015–2016 se limitent au financement que l'on prévoit recevoir par l'intermédiaire du Budget principal des dépenses et au montant prévu pour les rajustements à la rémunération pour les indemnités provisoires. Ces montants sont légèrement sous-estimés puisqu'ils ne comprennent pas le financement que l'on devrait recevoir éventuellement par l'intermédiaire du Budget supplémentaire des dépenses, des transferts des crédits 10 et 30 du Conseil du Trésor et des recettes disponibles.

1.8 Budget des dépenses par crédit voté

Le BST a un crédit pour le budget de fonctionnement et un crédit législatif pour les cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés. Pour obtenir plus de renseignements sur les crédits organisationnels du BST, veuillez consulter le Budget principal des dépenses 2013–2014[iv].

Section 2 : Analyse des programmes par résultat stratégique

2.1 Résultat stratégique

Les risques associés à la sécurité du réseau des transports sont réduits.

Programmes

Comme indiqué dans le Budget principal des dépenses de 2013–2014, le BST a les quatre principaux programmes suivants :

- Enquêtes aéronautiques
- Enquêtes ferroviaires
- Enquêtes maritimes
- Enquêtes de pipeline

Le BST a terminé l'examen de son cadre de gestion du rendement et introduit des indicateurs de rendement révisés dans le Rapport sur les plans et priorités du présent exercice. Toutefois, le principal indicateur de rendement de chaque programme demeure la réponse des agents de changement aux recommandations du BST. En septembre 2012, 72 % des réponses aux recommandations du BST avaient reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante », alors que l'organisme s'efforce d'atteindre 80 % d'ici 2016–2017. Il convient de signaler que le BST ne possède ni contrôle ni autorité sur les agents de changement et les mesures qu'ils prennent en réaction aux recommandations. Cependant, cet indicateur de rendement permet tout de même de bien évaluer la capacité du BST à influencer d'autres organismes et les pousser à mettre des mesures de sécurité en place.

Au cours de 2013–2014, le BST compte terminer l'examen de son règlement et sa publication dans la *Gazette du Canada*, Partie II. On entreprendra ensuite des activités de sensibilisation au sein des quatre domaines principaux de programme afin d'informer les intervenants des changements et d'assurer une mise en œuvre harmonieuse. On a également entamé un examen et une actualisation des politiques du Bureau du BST, et on s'attend à ce que cet exercice soit terminé en 2013–2014. De plus, le BST cherchera des moyens afin d'améliorer son partage de l'information sur la sécurité avec ses intervenants afin d'aider à promouvoir l'identification et l'atténuation proactives des risques liés à la sécurité.

2.2 Enquêtes aéronautiques

Description

Dans le cadre du programme des Enquêtes aéronautiques, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport aéronautiques choisis qui se produisent au Canada et dans l'espace aérien canadien, et dans certaines circonstances à l'étranger, afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. En outre, pour accomplir ce programme, l'organisme publie des rapports d'enquêtes, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements et fait le suivi des réponses aux recommandations et aux autres communications de sécurité. Le programme des Enquêtes aéronautiques comprend aussi le fait de remplir les obligations du Canada à l'égard de la sécurité des transports qui sont exigées par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Ce programme est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports et l'annexe 13 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Ressources

Les deux tableaux ci-dessous indiquent le total des dépenses et des ETP prévus pour le programme des Enquêtes aéronautiques pour 2013–2014 et les deux exercices suivants.

Ressources financières (en milliers de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013–2014	Dépenses prévues 2013–2014	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016
13 128	13 334	13 075	13 075

Ressources humaines (ETP)

2013–2014	2014–2015	2015–2016
103	102	102

Note : La méthodologie pour l'allocation des ETP qui effectuent des activités communes liées aux enquêtes pour chacun des programmes a été modifiée en 2013–2014.

Résultats attendus et indicateurs de rendement

Le tableau suivant indique les résultats attendus avec les indicateurs de rendement et les cibles connexes pour le programme des Enquêtes aéronautiques.

Résultats attendus du programme	Indicateurs de rendement	Cibles
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie aéronautique sont traitées.	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	65 % d'ici le 31 mars 2014
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	60 % d'ici le 31 mars 2014
Les enquêtes aéronautiques sont efficaces.	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours d'ici le 31 mars 2014
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	75 % d'ici le 31 mars 2014

2.2.1 Points saillants de la planification

Le BST fait face à d'importants défis pour atteindre les cibles de rendement publiées pour le programme des Enquêtes aéronautiques. Au cours des deux dernières années, quelques progrès ont été réalisés pour ce qui est de rayer des enjeux de sécurité du domaine de l'aviation de la Liste de surveillance du BST, mais quatre enjeux de sécurité restent à résoudre. Les progrès au chapitre de la mise en œuvre satisfaisante des recommandations du BST sont très lents en raison de la complexité du processus réglementaire, de la nécessité d'harmoniser les normes avec d'autre pays et du fait que certains intervenants du milieu n'adoptent pas ces recommandations. On continuera à faire des efforts de sensibilisation soutenus et ciblés pour tenter de convaincre l'organisme de réglementation et l'industrie de prendre des mesures de sécurité afin d'atténuer ces risques pour la sécurité.

Le BST a également de la difficulté à atteindre sa cible de rendement concernant l'achèvement des rapports d'enquêtes aéronautiques dans le délai prévu. Différentes mesures ont été prises récemment pour améliorer le suivi et la gestion de la charge de travail liée aux enquêtes. Un examen du processus d'enquête sera entrepris afin de déterminer les possibilités d'améliorer l'efficacité et la rapidité du processus. Les membres du personnel recevront de la formation supplémentaire pour renforcer leurs compétences dans certains domaines.

Environ 20 % de l'effectif de la Direction des enquêtes (Aviation) est admissible à la retraite en 2013–2014. La planification efficace de la relève, la dotation proactive et des investissements dans la formation et le transfert des connaissances demeureront donc une priorité en 2013–2014. On consentira également des efforts pour entamer la modernisation de la base de données des enquêtes aéronautiques.

2.3 Enquêtes ferroviaires

Description

Dans le cadre du programme des Enquêtes ferroviaires, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport ferroviaires choisis afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. En outre, pour accomplir ce programme, l'organisme publie des rapports d'enquêtes, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements et fait le suivi des réponses aux recommandations et aux autres communications de sécurité. Dans l'accomplissement du programme des Enquêtes ferroviaires, le BST fournit également sur demande de l'aide aux provinces lors d'enquêtes sur des événements sur une ligne ferroviaire sur courtes distances de compétence provinciale. Ce programme est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports.

Ressources

Les deux tableaux ci-dessous indiquent le total des dépenses et des ETP prévus pour le programme des Enquêtes ferroviaires pour 2013–2014 et les deux exercices suivants.

Ressources financières (en milliers de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013–2014	Dépenses prévues 2013–2014	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016
4 731	4 894	4 809	4 809

Ressources humaines (ETP)

2013–2014	2014–2015	2015–2016
37	36	36

Résultats attendus et indicateurs de rendement

Le tableau suivant indique les résultats attendus avec les indicateurs de rendement et les cibles connexes pour le programme des Enquêtes ferroviaires.

Résultats attendus du programme	Indicateurs de rendement	Cibles
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie ferroviaire sont traitées.	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	87 % d'ici le 31 mars 2014
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	60 % d'ici le 31 mars 2014
Les enquêtes ferroviaires sont efficaces.	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours d'ici le 31 mars 2014
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	75 % d'ici le 31 mars 2014

2.3.1 Points saillants de la planification

D'excellents progrès ont déjà été réalisés vers l'atteinte des cibles de rendement établies pour le programme des Enquêtes ferroviaires. Certaines des cibles ont déjà été atteintes (p. ex. les recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante »). Depuis la diffusion de la Liste de surveillance initiale en mars 2010, trois enjeux de sécurité importants dans le domaine du transport ferroviaire ont été retirés et deux nouveaux enjeux ont été ajoutés, laissant trois enjeux non résolus à être corrigés. Malgré les réponses très positives et le niveau élevé de mesures de sécurité prises, des enjeux importants demeurent non résolus. Des efforts doivent donc se poursuivre afin d'encourager l'organisme de réglementation à mettre l'accent sur le reste des recommandations et des problèmes de la Liste de surveillance et à prendre des mesures de sécurité adéquates. L'adoption des recommandations par l'industrie est également fondamentale à l'atténuation réussie des risques résiduels en matière de sécurité.

De grands progrès ont été réalisés pour veiller à ce que les communications de sécurité soient toujours diffusées rapidement, selon les cibles fixées. La Direction des enquêtes (Rail) continuera sa gestion rigoureuse du déroulement des enquêtes. Par une coordination efficace au sein de l'équipe d'enquête, en établissant rapidement la chronologie des événements et en déterminant tôt les lacunes en matière de sécurité, des rapports concis et ciblés seront rédigés en temps opportun.

Des dotations en personnel sont en cours afin de remplacer le personnel partant à la retraite. Au cours de l'exercice 2013–2014, on mettra donc la priorité sur la formation du nouveau personnel et le transfert des connaissances. Étant donné qu'environ 20 % du

personnel sera admissible à la retraite au cours des 24 prochains mois, la planification efficace de la relève et la dotation proactive demeureront une priorité pour les deux prochains exercices.

2.4 Enquêtes maritimes

Description

Dans le cadre du programme des Enquêtes maritimes, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport maritimes choisis qui se produisent au Canada, et dans certaines circonstances à l'étranger, afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. En outre, pour accomplir ce programme, l'organisme publie des rapports d'enquêtes, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements et fait le suivi des réponses aux recommandations et aux autres communications de sécurité. Le programme des Enquêtes maritimes comprend aussi l'accomplissement de certaines des obligations du Canada à l'égard de la sécurité des transports exigées par l'Organisation maritime internationale. Ce programme est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports et le Code sur la conduite des enquêtes sur les accidents de l'Organisation maritime internationale.

Ressources

Les deux tableaux ci-dessous indiquent le total des dépenses et des ETP prévus pour le programme des Enquêtes maritimes pour 2013–2014 et les deux exercices suivants.

Ressources financières (en milliers de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013–2014	Dépenses prévues 2013–2014	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016
4 731	4 915	4 823	4 823

Ressources humaines (ETP)

2013–2014	2014–2015	2015–2016
36	36	36

Note : La méthodologie pour l'allocation des ETP qui effectuent des activités communes liées aux enquêtes à chacun des programmes a été modifiée en 2013–2014.

Résultats attendus et indicateurs de rendement

Le tableau suivant indique les résultats attendus avec les indicateurs de rendement et les cibles connexes pour le programme Enquêtes maritimes.

Résultats attendus du programme	Indicateurs de rendement	Cibles
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie maritime sont traitées.	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu une cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	80 % d'ici le 31 mars 2014
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	60 % d'ici le 31 mars 2014
Les enquêtes maritimes sont efficaces.	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours d'ici le 31 mars 2014
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	75 % d'ici le 31 mars 2014

2.4.1 Points saillants de la planification

De bons progrès ont été réalisés vers l'atteinte des cibles de rendement du programme des Enquêtes maritimes. Deux enjeux du domaine maritime ont été retirés de la Liste de surveillance du BST et deux enjeux demeurent non résolus. Quelques autres recommandations ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » et on s'attend à ce que le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* de Transports Canada contribue à cette hausse au cours des prochaines années.

Des progrès ont été réalisés au chapitre de la réduction du temps nécessaire pour terminer une enquête. Il est prévu que le temps visé requis pour terminer un rapport en 2013–2014 sera atteint, essentiellement en raison de la mise en œuvre de concepts et de pratiques de gestion de projet plus rigoureux et d'investissements dans la formation des enquêteurs.

On s'attend à une attrition continue au cours des prochaines années en raison des départs à la retraite des employés. La planification efficace de la relève, la dotation proactive et le transfert des connaissances seront nécessaires pour assurer le maintien d'une main d'œuvre suffisante. On consentira également des efforts pour terminer la modernisation de la base de données des enquêtes maritimes.

2.5 Enquêtes de pipeline

Description

Dans le cadre du programme des Enquêtes de pipeline, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport de pipeline choisis qui sont de compétence fédérale afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. En outre, pour accomplir ce programme, l'organisme publie des rapports d'enquêtes, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements et fait le suivi des réponses aux recommandations et aux autres communications de sécurité. Ce programme est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports.

Ressources

Les deux tableaux ci-dessous indiquent le total des dépenses et des ETP prévus pour le programme des Enquêtes de pipeline pour 2013–2014 et les deux exercices suivants.

Ressources financières (en milliers de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013–2014	Dépenses prévues 2013–2014	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016
443	446	438	438

Ressources humaines (ETP)

2013–2014	2014–2015	2015–2016
3	3	3

Résultats attendus et indicateurs de rendement

Le tableau suivant indique les résultats attendus avec les indicateurs de rendement et les cibles connexes pour le programme des Enquêtes de pipeline.

Résultats attendus du programme	Indicateurs de rendement	Cibles
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie des pipelines sont traitées.	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu une cote « Attention entièrement	95 % d'ici le 31 mars 2014

Résultats attendus du programme	Indicateurs de rendement	Cibles
	satisfaisante » (depuis la création du BST)	
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	75 % d'ici le 31 mars 2014
Les enquêtes de pipeline sont efficaces.	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours d'ici le 31 mars 2014
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	100 % d'ici le 31 mars 2014

2.5.1 Points saillants de la planification

Les cibles de rendement pour le programme des Enquêtes de pipeline ont été atteintes. Pour l'instant, il ne reste plus de recommandations actives pour le domaine des pipelines : elles ont toutes reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante ». Le BST a aussi réussi à atteindre les cibles concernant la rapidité de la diffusion des communications de sécurité et prévoit poursuivre sur sa lancée par une gestion consciencieuse et efficace des ressources.

On consent des efforts pour analyser la tendance à la hausse du nombre d'incidents mineurs faisant l'objet d'une déclaration dans le secteur des pipelines. Les résultats de cette analyse serviront de base à l'appui des activités de sensibilisation destinées à accroître le degré de connaissance et ultimement, à réduire le nombre d'incidents mineurs.

2.6 Services internes

Description

Le programme des Services internes comprend les fonctions et les ressources nécessaires pour appuyer les besoins des programmes opérationnels associés aux quatre modes de transport et pour répondre aux obligations organisationnelles du BST. Ces activités sont coordonnées par la Direction générale des services intégrés du BST et comprennent les services liés à la gestion des ressources humaines, à la gestion financière, à la gestion de l'information, à la technologie de l'information, à la planification et aux rapports internes, à l'approvisionnement, à la gestion du matériel et aux autres activités administratives.

Ressources

Les deux tableaux ci-dessous indiquent le total des dépenses et des ETP prévus pour le programme des Services internes pour 2013–2014 et les deux exercices suivants.

Ressources financières (en milliers de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013–2014	Dépenses prévues 2013–2014	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016
6 535	6 579	6 453	6 453

Ressources humaines (ETP)

2013–2014	2014–2015	2015–2016
48	48	48

Résultats attendus et indicateurs de rendement

Le tableau suivant indique les résultats attendus avec les indicateurs de rendement et les cibles connexes pour le programme des Services internes.

Résultats attendus du programme	Indicateurs de rendement	Cibles
Soutien efficace de l'exécution des programmes	Prestation de services de soutien efficaces	Sans objet
Pratiques de gestion renforcées	Amélioration continue des cotes pour les composantes de gestion du Cadre de responsabilisation de gestion du Secrétariat du Conseil du Trésor	Cote « acceptable » ou supérieure pour toutes les composantes
	Amélioration continue des cotes provenant de l'évaluation, par la Commission de la fonction publique (CFP), du Rapport ministériel sur l'obligation de rendre compte en	Cote « acceptable » ou supérieure pour toutes les composantes

Résultats attendus du programme	Indicateurs de rendement	Cibles
	dotation du BST et de l'évaluation de la dotation du BST par la CFP	
	Gestion financière efficace visant à assurer que les engagements de l'organisme envers les restrictions des dépenses sont respectés sans grande conséquence sur les activités	Les engagements de l'organisme sont respectés

2.6.1 Points saillants de la planification

Une des priorités principales pour les Services internes pour 2013–2014 sera la mise en œuvre des réductions du financement du BST. Une gestion financière efficace sera nécessaire pour faire en sorte que des économies soient réalisées sans que la prestation du mandat du BST n'en subisse d'effet. Les domaines des Services internes absorberont une bonne part des réductions de financement, ce qui fera en sorte qu'on devra continuer à identifier et à mettre en œuvre en 2013–2014 des gains dans l'efficacité de la prestation des services internes.

La Direction générale des services intégrés continuera de surveiller les offres de services et de systèmes administratifs partagés et la centralisation de certains services informatiques au cours de l'exercice 2013–2014. Bien que les services centralisés comportent de nombreux avantages, le BST s'inquiète du fait que le coût de ces services pourrait s'avérer supérieur aux coûts actuels de l'organisme et ainsi créer une pression accrue sur le budget d'exploitation.

La deuxième priorité des Services intégrés pour l'exercice 2013–2014 est l'amélioration des outils et des conseils en ce qui concerne la gestion de l'information. Au cours de 2012–2013, le BST a entrepris deux initiatives importantes qui ont servi de travail de fondation important à la gestion de l'information : la détermination des ressources d'information qui présentent une valeur opérationnelle et la mise en œuvre d'un système de gestion des documents et dossiers électronique à titre de projet pilote. Le BST s'appuiera sur l'expérience acquise grâce à ces initiatives pour prioriser les prochaines étapes dans l'amélioration de ses outils et de ses conseils au chapitre de la gestion de l'information. De plus, le BST terminera la modernisation de la base de données des enquêtes maritimes qui recueille de l'information sur les événements et commencera la modernisation de la base de données des enquêtes aéronautiques.

Section 3 : Renseignements supplémentaires

3.1 Principales données financières

Les principales données financières prospectives présentées dans le présent rapport ont pour but de fournir une vue d'ensemble de la situation financière et des résultats d'exploitation prévus du BST pour les fins d'exercice 2012–2013 et 2013–2014. Ces états financiers sont préparés suivant la méthode de la comptabilité d'exercice et fondés sur des hypothèses et des estimations, qui, au bout du compte, peuvent différer de façon considérable des résultats finaux.

État condensé prospectif des opérations et de la situation financière nette ministérielle
Pour l'exercice prenant fin le 31mars

(en milliers de dollars)

	Variation en $	Résultats prévus 2013–2014	Résultats estimatifs 2012–2013
Montant total des charges	-1 903	33 453	35 356
Montant total des revenus	-17	44	61
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement	**-1 886**	**33 409**	**35 295**
Situation financière nette ministérielle	913	1 608	695

Tel qu'il est indiqué dans le tableau ci-dessus, le BST prévoit un coût de fonctionnement net de 33,4 millions de dollars. Cette projection s'appuie sur les fonds demandés dans le Budget principal des dépenses de 2013–2014, plus d'une estimation des fonds non utilisés de 2012–2013 qui seront reportés et les rajustements à la rémunération pour les indemnités provisoires. La baisse prévue des dépenses de 1,9 million de dollars en 2013–2014 est attribuable principalement à un financement moindre et à une évaluation moindre du financement reporté entre les exercices.

État condensé prospectif de la situation financière Pour l'exercice prenant fin le 31 mars (en milliers de dollars)			
	Variation en $	**Résultats prévus 2013–2014**	**Résultats estimatifs 2012–2013**
Total des passifs nets	-273	6 154	6 427
Total des actifs financiers	251	1 624	1 373
Dette nette ministérielle	**-524**	**4 530**	**5 054**
Total des actifs non financiers	389	6 138	5 749
Situation financière nette ministérielle	**913**	**1 608**	**695**

On ne prévoit pas de changements importants dans la composition des actifs, des passifs et des capitaux propres entre les exercices 2012–2013 et 2013–2014. La baisse des passifs entre les exercices est attribuable à une diminution prévue du passif au titre des indemnités de départ, en prévision des employés qui choisiront des paiements optionnels en vertu des conventions collectives signées. L'augmentation des actifs non financiers prévus est due à une augmentation prévue des immobilisations corporelles résultant de la modernisation des banques de données maritimes et aéronautiques.

3.2 États financiers prospectifs

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les états financiers prospectifs du BST, consultez notre site Web[v].

3.3 Tableau de renseignements supplémentaires

La version électronique d'un tableau de renseignements contenant notre approche à l'écologisation des opérations gouvernementales est disponible sur notre site Web[vi].

Section 4 : Autre sujet d'intérêt

4.1 Coordonnées du BST

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les activités du Bureau de la sécurité des transports du Canada, veuillez communiquer avec nous à l'adresse ou par les moyens suivants :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage, 4e étage
Gatineau (Québec) K1A 1K8

Courriel : communications@bst-tsb.gc.ca
Téléphone sans frais : 1-800-387-3557
Télécopieur : 819-997-2239

Trouvez-nous sur le Web www.bst.gc.ca
Suivez-nous sur Twitter @BSTCanada
Écoutez-nous sur YouTube /BSTCanada
Voir nos photos sur Flickr /bstcanada

Notes de fin de texte

[i] Bureau de la sécurité des transports du Canada, www.bst-tsb.gc.ca/fra/index.asp
[ii] Bureau de la sécurité des transports du Canada, www.bst.gc.ca/fra/publications/index.asp
[iii] Secrétariat du Conseil du Trésor, www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx
[iv] Secrétariat du Conseil du Trésor, www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/esp-pbc/me-bpd-fra.asp
[v] Bureau de la sécurité des transports du Canada, www.bst.gc.ca/fra/publications/index.asp#rpp
[vi] Bureau de la sécurité des transports du Canada, www.bst.gc.ca/fra/index.asp